Deutscher Bundestag **Drucksache 13/8461**
13. Wahlperiode

01. 09. 97

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Kristin Heyne, Egbert Nitsch (Rendsburg), Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Die Bahnsteighöhe als wesentliches Charakteristikum der Benutzbarkeit der Eisenbahninfrastruktur

Eines der größten Hindernisse auf dem Weg zu einer zukunftsfähigen Bahn stellt in Deutschland die Bahnsteighöhe an Bahnhöfen und Haltepunkten der Schiene dar. Es gibt Bahnsteige mit einer Höhe von unter 38 cm, 38 cm, 55 cm, 76 cm und 96 cm über Schienenoberkante. Besonders gravierend, ja diskriminierend sind insbesondere niedrige Bahnsteige für mobilitätsbehinderte Menschen: Oft können sie kaum in den Zug gelangen und gefahrlos wieder aussteigen. Vor allem ältere Menschen, aber auch zahlreiche Behinderte schrecken angesichts der Unfallgefahren vor einer Benutzung der Eisenbahn zurück und ziehen es vor, entweder – soweit möglich – das Auto zu benutzen oder sich in ihrer Mobilität einzuschränken. Selbst bei nur zeitweiliger Mobilitätsbehinderung, beispielsweise mit Gepäck und mit Kindern, ist die Zugänglichkeit immer wieder erschwert.

Angesichts der Bahnreform mit ihrer Umwandlung von Deutscher Bundes- und Reichsbahn in die Deutsche Bahn (DB) AG stellt sich die Frage nach der politischen Verantwortung. Auf keinen Fall handelt es sich bei der Frage der Bahnsteighöhen um eine bloße „Modernisierung der Anlagen", die in die unternehmerische Verantwortung der DB AG fiele (vgl. Mitteilung des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung vom 28. Juni 1996, Anlage 1). Bahnsteige erlauben im Schienenpersonenverkehr überhaupt erst die Nutzung der Schieneninfrastruktur – kein Mensch käme vergleichsweise auf die Idee, Autobahnen ohne allgemein benutzbare Ein- und Ausfahrten zu bauen.

Die Auffassung, daß Bahnsteige Teile der Schieneninfrastruktur sind, wird durch § 2 Abs. 3 Satz 3 Allgemeines Eisenbahngesetz und die darauf aufbauende, wenngleich noch im Entwurf befindliche Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (§ 2 Abs. 2) gestützt, insbesondere aber durch § 8 Abs. 5 Bundesschienenwegeausbaugesetz, in dem es deutlich heißt: „Schienenwege im Sinne dieses Gesetzes sind die Schienenwege von Eisenbahnen einschließlich der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen". Darüber hinaus weist die Eisenbahn-

Bau- und Betriebsordnung (EBO) darauf hin, daß „die Vorschriften dieser Verordnung . . . so anzuwenden (sind), daß die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch Behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten erleichtert wird". Es ist offensichtlich, daß Bahnsteige, die z. B. alte Menschen von der Benutzung der Eisenbahn ausschließen, gegen geltendes Recht verstoßen. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, daß die EBO als Regelhöhe von Bahnsteigen 76 cm und – bei Stadtschnellbahnen – 96 cm vorschreiben, gleichwohl aber nur 16 % aller Bahnsteige in Deutschland diese Höhe haben. Der Bund ist also offensichtlich über Jahrzehnte hinweg seiner Verantwortung für eine von allen Bevölkerungsgruppen gleichermaßen benutzbare Eisenbahninfrastruktur nicht nachgekommen und kann sich auch durch die Umwandlung der Deutschen Bundes- und Reichsbahn in die DB AG nicht aus seiner Verantwortung stehlen, zumal er nach Artikel 87 e Abs. 4 GG weiterhin das Wohl der Allgemeinheit bei Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes zu gewährleisten hat. Oft sind gerade unattraktive Haltepunkte einer der Hauptgründe für die schlechte Akzeptanz der Schiene bei der Bevölkerung, aus der sich die Stillegung von Schienenstrecken fast zwangsläufig ergibt.

Das Kriterium der leichten Zugänglichkeit ist über die Attraktivität auch für die Wettbewerbsfähigkeit eines Verkehrsträgers von elementarer Bedeutung. Obwohl die Lösung des Problems einfach anmutet – nämlich die Vereinheitlichung der Bahnsteighöhen –, fällt die Entscheidung für die „richtige" Bahnsteighöhe schwer, weil es verschiedenste Fahrzeugkonzeptionen gibt, die von unterschiedlichen Bahnsteighöhen ausgehen. Darüber hinaus wurden über Jahrzehnte hinweg in Deutschland nur wenige attraktive Schienenfahrzeuge neuentwickelt. Erst in den letzten Jahren ist es durch eine Initiative des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zu einer Innovationsoffensive in der Schienenfahrzeugindustrie gekommen, deren Ergebnisse – moderne Niederflur- und Leichtbau-Triebwagen – jedoch in keiner Weise zu den geltenden Vorschriften der EBO mit ihrer Festlegung der Bahnsteighöhe auf 76 und 96 cm kompatibel sind. Alle modernen Fahrzeugkonzepte gehen wegen offensichtlich großer Vorteile von einer geringeren Bahnsteighöhe aus, als sie die EBO anstrebt.

Die geltende EBO erschwert also zusammen mit den Bedingungen für den Erhalt von Fördermitteln die Einführung moderner, fahrgastfeundlicher Fahrzeuge und ist insofern innovationsfeindlich, was sich nicht zuletzt nachteilig auf die Absatzchancen der deutschen Schienenfahrzeugindustrie auswirkt. Zugleich behindern die EBO-Festlegungen die Regionalisierung und die dringend erforderliche Umgestaltung vor allem von Haltepunkten im ländlichen Raum zugunsten einer fahrgastfreundlichen, gegenüber dem Auto wettbewerbsfähigen Bahn. Schließlich verstoßen unterschiedliche und insbesondere gesetzlich festgelegte zu hohe Bahnsteighöhen gegen den Grundsatz eines diskriminierungsfreien Netzzugangs für alle Bahnen und stehen, wie der

VDV feststellt, im Gegensatz zu Entwicklungen anderer europäischer Bahnen.

Schließlich ist die Philosophie, die ebenerdige Überquerung von Bahngleisen im Bereich von Bahnhöfen und Haltepunkten zu erschweren und statt dessen lieber teuere Aufzüge und Rolltreppen, Unter- und Überführungen sowie sehr lange Rampen zu bauen, kritisch zu hinterfragen. Je niedriger ein Bahnsteig ist, desto eher besteht die Chance, durch partielle Absenkungen ebenerdige Überquerungsmöglichkeiten zu schaffen, die beispielsweise durch Schranken gesichert werden können. Solche in Nachbarländern wie der Schweiz genutzten Möglichkeiten sind in jedem Fall erheblich kostengünstiger, aber auch – insbesondere beim Verzicht auf unattraktive Unterführungen – kundenfreundlicher.

Einen guten Kompromiß für die Neuregelung der Bahnsteighöhen in der EBO hat der Fahrgastverband PRO BAHN aufgezeigt:

- Als Regelbahnsteighöhe gelten künftig 55 cm. Von dieser Regelbahnsteighöhe kann ausnahmsweise in Abhängigkeit von der verkehrlichen Nutzung abgewichen werden;
- Bahnsteige, die in bereits eingerichteten S-Bahn-Netzen ausschließlich dem S-Bahn-Verkehr dienen, behalten ihre Kantenhöhe von 96 cm;
- Bahnsteige mit 76 cm Höhe können bei einem Mischbetrieb von Fern- und S-Bahn-Verkehr bzw. bei einem S-Bahn-Verkehr in neu errichteten S-Bahn-Netzen beibehalten werden;
- in Bahnhöfen sind zwar Bahnsteige mit verschiedenen Kantenhöhen zulässig, gleichwohl aber verschiedene Höhen an einem Gleis möglichst zu vermeiden.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

I. Bahnhöfe und Haltepunkte

1. Wie viele Bahnhöfe an Hauptbahnen, Bahnhöfe an Nebenbahnen, Haltepunkte an Hauptbahnen, Haltepunkte an Nebenbahnen werden nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig auf den Strecken der Eisenbahnen des Bundes bedient (Auflistung bitte nach Bundesländern differenziert)?

2. Welche Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung, insbesondere kleinerer Haltepunkte, sind nach Ansicht der Bundesregierung notwendig, und welche Konzepte zur Finanzierung der entsprechenden Maßnahmen hält die Bundesregierung für sinnvoll?

3. a) Sieht es auch die Bundesregierung als problematisch an, daß vor allem bei Haltepunkten im ländlichen Raum sehr niedrige Bahnsteige mit zum Teil unter 38 cm Höhe in Kombination mit den dort in der Regel eingesetzten, veralteten DB-Schienenfahrzeugen dazu führen, daß vor allem mobilitätsbehinderte, ältere Menschen faktisch kaum die Bahn benützen können und somit in ihrer Mobilität eklatant eingeschränkt sind?

   b) Wie viele dieser Haltepunkte mit sehr niedrigen Bahnsteighöhen (38 cm und niedriger) sind stärker frequentiert,

beispielsweise weil sie im Außenbereich von Verkehrsverbünden liegen (z. B. im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr an der Kursbuchstrecke 424 bis Dorsten-Rhade)?

II. Umsetzung der in der EBO vorgesehenen Regelbahnsteighöhe

4. Wie stellt sich nach Kenntnis der Bundesregierung im Hinblick auf die in der EBO vorgeschriebene Regelbahnsteighöhe von 76 bzw. 96 cm (immer über Schienenoberkante) die tatsächliche Bahnsteighöhe dar, differenziert nach den einzelnen Höhen (96, 76, 55, 38 und unter 38 cm), dem Anteil der Zugangsstellen (Summe der Bahnhöfe und Haltepunkte) und den Bundesländern?

5. a) Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung richtig, daß Bahnsteige für den Fernverkehr in der Regel eine Höhe von 76 oder 55 cm und Neubau-Bahnsteige für den Nahverkehr in der Regel eine Höhe von 38 oder 55 cm haben?

   b) In welcher Weise können die Bahnsteighöhen bestimmten Bahnhöfen und Haltepunkten – im ländlichen und städtischen Raum – sowie den Verkehrsarten des Nah-, Regional- und Fernverkehrs (bzw. einem Mischverkehr) zugeordnet werden?

6. In welcher Höhe wurden seit 1990 neue, ggf. durch die Bundesregierung geförderte Bahnsteigkanten hergestellt

   — im Zuge der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit,

   — im Zuge sonstiger Neu- und Ausbaustrecken,

   — ohne weiteren Streckenausbau?

7. a) Hält die Bundesregierung die in der EBO bzw. in den entsprechenden Förderrichtlinien festgelegte Bahnsteighöhe von 76 cm nach wie vor für sinnvoll, oder plant sie – ggf. wann – eine Änderung der EBO?

   b) In welchem Zeitraum erwartet die Bundesregierung, daß 50 % bzw. 90 % der Bahnsteige die in der EBO festgelegten Regelbahnsteighöhe von 76 bzw. 96 cm erhalten?

   c) Sieht die Bundesregierung die in b) genannten Ausbauziele als realistisch an?

   d) Wie und von wem bzw. aus welchen Mitteln soll nach Auffassung der Bundesregierung die weitere Anhebung der Bahnsteighöhen finanziert werden?

8. a) Welche Bahnsteighöhen weisen nach Kenntnis der Bundesregierung Bahnhöfe und Haltepunkte im europäischen Ausland auf?

   b) Ist es richtig, daß die Bahnsteighöhe 55 cm den Normen der EU sowie der Union Internationale des Chemins de Fer (Internationaler Eisenbahnverband, UIC) entspricht?

III. Schaffung barrierefreier Zugänge zu den Zügen

9. a) Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß ein barrierefreier Zugang zu Zügen für Mobilitätsbehinderte anzustreben ist?

   b) Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß dies im Regelfall nur durch die Kombination stufenfreier Einstieg und Bahnsteig in gleicher Höhe zu erreichen ist?

   c) Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung daraus, daß die Schaffung niveaugleicher Einstiege nicht nur dem Fahrgast zugute kommt, sondern auch den Fahrgastwechsel beschleunigt und damit über die Verkürzung der Aufenthalts- und Gesamtfahrzeiten zu einer Verringerung der Betriebskosten führt?

   d) Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß angesichts der hohen Bau- und Betriebskosten von Aufzügen, Rolltreppen, Unter- und Überführungen insbesondere an aufkommensschwachen Zugangsstellen technisch einfachere Lösungen anzustreben sind?

   e) Gibt es in Deutschland – ähnlich wie z. B. in der Schweiz – ebenerdige, mit Schienen oder sonstigen Absperrungen gesicherte Gleisquerungen bzw. Bahnsteigzugänge?

   f) Wie bewertet die Bundesregierung deren Alltagstauglichkeit anhand der im Ausland gemachten Erfahrungen?

10. Welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung im Hinblick auf die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung, so daß die Bahnsteighöhen in die Bemessung des Trassenpreises eingehen, weil Strecken mit unzeitgemäßen Bahnsteighöhen zu höheren Betriebskosten für das Eisenbahnverkehrsunternehmen (längere Haltezeiten!) und wegen geringerer Attraktivität für die Fahrgäste zu geringeren Einnahmen führen?

11. a) Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß die Wagenboden- bzw. Einstiegshöhe von auf einer Strecke eingesetzten Fahrzeugen maßgeblich sein sollte für die Festlegung der Bahnsteighöhe an der entsprechenden Strecke?

    b) Plant die Bundesregierung, die EBO entsprechend zu ändern?

    c) Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung richtig, daß in den vergangenen Jahren aufgrund der EBO Bahnsteige mit einer Höhe von 76 cm gebaut wurden, obwohl diese nicht zum später eingesetzten, über Jahre hinweg modernsten Triebwagen der DB AG, dem VT 628, paßt (Beispiel Lemgo)?

    In wie vielen Fällen ist das geschehen?

12. Wie bewertet die Bundesregierung angesichts der Zugangsprobleme einer Vielzahl mobilitätsbehinderter Menschen die Notwendigkeit raschen Handelns?

13. a) In welchem Umfang benötigen nach Kenntnis der Bundesregierung Bahnsteige bei niedrigerer Höhe weniger Fläche

– wegen z. B. kleineren Rampen – und sind somit leichter in die örtlichen Gegebenheiten zu integrieren, beispielsweise bei einer Verlegung von Haltepunkten in besiedelte Bereiche?

b) Inwieweit ist festgelegt, wer Bahnsteige baulich verändern bzw. bei neuen Haltepunkten anlegen kann?

Können beispielsweise Gemeinden selbst entsprechende Baumaßnahmen nach Absprache mit der DB AG vornehmen, und inwieweit können sie dabei auf einfache, aber zweckmäßige Bautechniken zurückgreifen?

Wie ist bei diesen Vorgängen die Rolle des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA)?

IV. Zusammenhang von Bahnsteighöhe und eingesetzten Fahrzeugen

14. Inwieweit entsprechen die laut EBO anzustrebenden Regelbahnsteighöhen von 76 und 96 cm den heutigen Fahrzeugentwicklungen, und sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit einer Anpassung der EBO?

15. a) Sind Einstiegssituationen in Fahrzeuge, deren Einstieg niedriger ist als die Bahnsteighöhe, nach EBO rechtlich zulässig?

b) Wenn nein, welche Vorschrift schließt dies aus?

c) Wie bewertet die Bundesregierung im Hinblick auf die EBO das Unfallrisiko?

16. Welche Höhe haben nach Kenntnis der Bundesregierung die untersten Trittstufen der in Deutschland derzeit noch eingesetzten Altfahrzeuge?

17. a) Ist es richtig, daß niedrige Bahnsteige (ab Höhe 38 oder 55 cm) keine Probleme mit dem Lichtraumprofil der Fahrzeuge (vor allem bei Güterzügen mit lademaßüberschreitenden Wagen oder beim grenzüberschreitenden Einsatz von osteuropäischen und skandinavischen Fahrzeugen) verursachen?

b) Ist demgegenüber eine Einstiegshöhe von unter 55 cm bei einem Vollbahnfahrzeug möglich?

c) Sind gegenwärtig nach Kenntnis der Bundesregierung solche Schienenfahrzeuge auf dem europäischen Markt erhältlich?

V. Förderung durch den Bund

18. Welche Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten des Bundes bestehen gegenwärtig

a) für den fahrgastfreundlichen Umbau von Bahnhöfen und Haltepunkten,

b) für den fahrgastfreundlichen Umbau von Fahrzeugen?

19. a) Ist es zutreffend, daß das EBA für mit Bundesmitteln geförderte Bahnsteigneu- und -umbauten die Herstellung einer Bahnsteighöhe von 76 cm fordert?

b) Wenn ja, sieht die Bundesregierung diese Regelung nach wie vor und ungeachtet neuer Fahrzeugentwicklungen als sinnvoll an?

Aus welchen Gründen?

c) Sieht die Bundesregierung hier einen Anpassungsbedarf, und wie dringlich ist dieser aus Sicht der Bundesregierung?

d) Ist es ferner zutreffend, daß Ausnahmen von der unter a) genannten Förderung bei Strecken des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) aufgrund eines Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz am 21./22. März 1996 nur dann zugelassen werden, wenn erstens das betreffende Bundesland sich verpflichtet die Kosten einer eventuellen späteren Aufhöhung auf 76 cm selbst zu tragen und zweitens bisher nur Fahrzeuge mit einer Einstiegshöhe von unter 76 cm auf der betreffenden Strecke eingesetzt wurden?

e) Unter welchen – ggf. weiteren – Bedingungen sind Abweichungen von der EBO-Regelhöhe aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz GVFG- oder aus anderen Fördermitteln förderwürdig?

f) Warum erfolgte gleichzeitig (mit dem unter Buchstabe d genannten Beschluß) die Auflage für die Länder, die Kosten einer Aufhöhung zu einem späteren Zeitpunkt zu übernehmen, so daß die Bundesregierung offensichtlich auch weiterhin an den Festlegungen der EBO festhält?

Mit welchen konkreten Mehrkosten ist für die Länder zu rechnen?

g) Sieht die Bundesregierung die Gefahr, daß es aufgrund dieses Beschlusses zu keiner sinnvollen Vereinheitlichung der Bahnsteighöhe kommt, sondern im Gegenteil zu einem nicht erstrebenswerten Nebeneinander verschiedener Bahnsteighöhen auf Kosten der Fahrgastfreundlichkeit und zu höheren Fahrzeugbeschaffungs- und Betriebskosten wegen fehlender klarer Signale an die Schienenfahrzeugindustrie?

h) Wie viele Bahnsteigkanten mit einer Höhe von unter 76 cm sind seit dem oben genannten Beschluß mit Fördergeldern des Bundes modernisiert worden?

20. a) Ist es sinnvoll, daß immer noch S-Bahn-Bahnsteige mit einer Höhe von 96 cm gebaut und gefördert werden, obwohl faktisch fast nur noch die DB AG dafür geeignete Fahrzeugbestände vorhält, und inwiefern ist nach Auffassung der Bundesregierung der Bau bzw. die Förderung dieser Bahnsteighöhen z. B. auf S-Bahn-Strecken im Ruhrgebiet mit dem Grundsatz des diskriminierungsfreien Netzzugangs für alle Bahnen vereinbar?

b) Welche Bahnsteighöhen erfordern moderne S-Bahn-Fahrzeuge?

21. Ist es im Hinblick auf einen wirtschaftlichen Mitteleinsatz nicht sinnvoll, an Strecken des SPNV ausschließlich Bahnsteige mit maximal 55 cm Höhe zu fördern?

22. Wie berücksichtigt die Bundesregierung bei ihren Fördergrundsätzen den Widerspruch zwischen den derzeit entwikkelten SPNV-Fahrzeugen mit ihren eher niedrigeren Einstiegshöhen und der Regelhöhe nach EBO?

23. a) Wie bewertet die Bundesregierung angesichts der Infrastrukturverantwortung des Bundes für sämtliche Eisenbahnen des Bundes ihre Verpflichtung, der jahrzehntelangen Vernachlässigung von Bahnhöfen und Haltepunkten durch deutliche Investitionssignale bzw. durch eine Bereitstellung umfangreicher Fördermöglichkeiten zu begegnen?

    b) Inwieweit kann nach Einschätzung der Bundesregierung die fahrgastfreundliche Erhöhung von Bahnsteigen auf beispielsweise 55 cm aus dem 20-%-Nahverkehrsanteil des Bundesschienenwegeausbaugesetzes finanziert werden?

    c) Falls nach Ansicht der Bundesregierung nicht der Bund für die Finanzierung der Herstellung fahrgastfreundlicher Bahnsteighöhen zuständig sein sollte, wer ist es dann und aufgrund welcher Sachverhalte?

24. a) Welche Kosten würden nach Schätzung der Bundesregierung entstehen, wenn sämtliche Bahnsteige in Deutschland – mit Ausnahme vorhandener Hochbahnsteige in Hauptbahnhöfen und an S-Bahn-Haltepunkten – mit möglichst einheitlichen Bahnsteighöhen (z. B. 55 cm) ausgestattet würden, und welche Möglichkeiten der Förderung durch den Bund sieht die Bundesregierung zugunsten eines raschen Umbaus?

    b) Welche Beschäftigungseffekte würden davon ausgehen?

    Über welchen Zeitraum?

    c) Stimmt die Bundesregierung der Feststellung zu, daß die Herstellung fahrgastfreundlicher Bahnsteighöhen sehr schnell flächendeckend in Deutschland realisiert werden könnte, weil es sich um relativ einfache Baumaßnahmen handelt?

VI. Rechtsänderungen

25. Hält die Bundesregierung den oben (am Ende der Begründung) dargestellten, vom Fahrgastvevband PRO BAHN entwickelten Kompromiß zur Bahnsteighöhe im Hinblick auf eine Änderung der EBO für erwägenswert?

    Wenn nein, warum nicht?

Bonn, den 3. September 1997

Albert Schmidt (Hitzhofen)
Kristin Heyne
Egbert Nitsch (Rendsburg)
Helmut Wilhelm (Amberg)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333